Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11236**

18. Wahlperiode 20.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

A. Problem und Ziel

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen und das Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen, am 30.12.16 verkündet (BGBl I, S. 3354) und ist am 31.12.16 in Kraft getreten. Für den Bereich der Bundesfernstraßen ergibt sich in Folge die Notwendigkeit, die Vorhabenliste in der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz fortzuschreiben, die für bestimmte Bundesfernstraßenvorhaben das Bundesverwaltungsgericht als erste und einzige Gerichtsinstanz für sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen, festlegt.

Radschnellwege sind als Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland ein relativ neues Instrument der Verkehrspolitik und insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Die Etablierung der Radschnellwege steht im Interesse des Bundes als Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen. Mit diesem Gesetz soll es dem Bund ermöglicht werden, sich finanziell am Bau von Radschnellwegen in fremder Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände durch die Gewährung von Finanzhilfen zu beteiligen; wie im Bundesverkehrswegeplan 2030 von den Ministerinnen und Ministern beschlossen, soll dies im Rahmen des verfassungsrechtlichen Rahmens geschehen.

B. Lösung

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bund plant, den Ländern für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände befristet bis zum Ablauf des Haushaltsjahres 2030 Finanzhilfen zu gewähren. Die neben der Befristung grundgesetzlich vorgeschriebene Degression wird ebenfalls gesetzlich festgelegt. Für das Haushaltsjahr 2017 sind im Bundeshaushalt dafür 25 Mio. Euro eingeplant. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht und entfällt kein Erfüllungsaufwand.

E. 2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft
Für die Wirtschaft entsteht und entfällt kein Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Somit liegt kein Anwendungsfall der „One in, one out"-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung vor.

E. 3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung
Für die Durchführung dieses Gesetzes fällt Erfüllungsaufwand beim Bund, bei den Ländern (einschließlich Gemeinden und Gemeindeverbänden) an.

Der jährliche fortlaufende Erfüllungsaufwand des Bundes wird auf rund 14.905 Euro geschätzt. Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes entsteht ferner durch die Notwendigkeit der Erarbeitung der Verwaltungsvereinbarung; dieser Erfüllungsaufwand des Bundes wird auf rd. 13.870 Euro geschätzt.

Der Erfüllungsaufwand der Länder (einschließlich Gemeinden und Gemeindeverbände) lässt sich derzeit nicht valide abschätzen. Pro Antragsunterlage eines Landes werden derzeit rund 2.300 Euro bis rund 4.700 Euro Erfüllungsaufwand abgeschätzt. Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder entsteht ferner durch die Abstimmung der Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund; dieser Erfüllungsaufwand wird derzeit pro Land auf rund 4.700 Euro geschätzt.

F. Weitere Kosten
Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, keine Kosten. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Februar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. Januar 2017 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 466 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 5a wird der folgende § 5b eingefügt:

   „§ 5b Finanzhilfen für Radschnellwege in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände

   (1) Zum Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände kann der Bund den Ländern insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bis zum Ablauf des Jahres 2030 Finanzhilfen gewähren. Die Finanzhilfen verringern sich beginnend mit dem Haushaltsjahr 2022 um 3 vom Hundert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft jährlich die Verwendung der Mittel nach Satz 1.

   (2) Die Länder zahlen die Finanzhilfen zurück, wenn geförderte Maßnahmen nicht die Voraussetzungen des Absatzes 1 sowie der Verwaltungsvereinbarung im Sinne von Absatz 4 erfüllen. Nach Satz 1 zurückzuzahlende Mittel sind zu verzinsen. Werden Mittel zu früh angewiesen, so sind für die Zeit der Auszahlung bis zur zweckentsprechenden Verwendung Zinsen zu zahlen.

   (3) Bestehen tatsächliche Anhaltspunkte, die eine Rückforderung von Bundesmitteln möglich erscheinen lassen, haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie der Bundesrechnungshof ein Recht auf einzelfallbezogene Informationsbeschaffung einschließlich örtlicher Erhebungsbefugnisse.

   (4) Die Einzelheiten insbesondere der Verteilung der Mittel auf die Länder, des Eigenanteils der Länder, der Förderbereiche, der Förderquote des Bundes, der Bewirtschaftung der Mittel, der Prüfung der Mittelverwendung sowie des Verfahrens zur Durchführung dieser Vorschrift werden durch Verwaltungsvereinbarung geregelt. Die Inanspruchnahme der Finanzhilfen ist an das Inkrafttreten der Verwaltungsvereinbarung gebunden.“

2. Die Anlage (zu § 17e Abs. 1) wird wie folgt gefasst:

   „Anlage (zu § 17e Absatz 1)

   Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

   Vorbemerkung:

   Im Sinne dieser Anlage bedeuten

   1. A: Bundesautobahn

   2. B: Bundesstraße

   3. L: Landesstraße

   4. OU: Ortsumgehung

   Zu den Bundesfernstraßen gehören auch die für den Betrieb von Bundesfernstraßen notwendigen Anlagen. Die Bundesfernstraßen beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an denen sie mit dem bestehenden Straßennetz verbunden sind.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	A 1 Dreieck Hamburg-Südost – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 26)
2	A 1 Neuenkirchen/Vörden – Münster-Nord
3	A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen
4	A 1 Kreuz Wuppertal-Nord (A 43)
5	A 1 Westhofener Kreuz (A 45)
6	A 1 Blankenheim – Kelberg
7	A 2 Kreuz Bottrop (A 31)
8	A 3 Kreuz Kaiserberg (A 40)
9	A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/ A 516)
10	A 3 Köln-Mülheim – Kreuz Leverkusen (A 1)
11	A 3 Wiesbadener Kreuz (A 66)
12	A 3 Kreuz Biebelried (A 7) – Kreuz Fürth/Erlangen (A 73)
13	A 4 Kreuz Köln-Süd (A 555)
14	A 6 Saarbrücken-Fechingen – St. Ingbert-West
15	A 6 Heilbronn/Untereisesheim – Heilbronn/Neckarsulm
16	A 6 Kreuz Weinsberg (A 81)– Kreuz Feuchtwangen/Crailsheim (A 7)
17	A 7 Hamburg/Heimfeld – Hamburg/Volkspark
18	A 7 Kreuz Rendsburg – Rendsburg/Büdelsdorf
19	A 8 Mühlhausen – Hohenstadt
20	A 8 Kreuz München Süd (A 99) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich
21	A 20 Westerstede (A 28) – Weede
22	A 26 Drochtersen (A 20) – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 1)
23	A 33 Bielefeld/Brackwede – Borgholzhausen einschl. Zubringer Ummeln
24	A 33 Dreieck Osnabrück-Nord (A 1) – Osnabrück-Belm
25	A 39 Lüneburg – Wolfsburg
26	A 40 Duisburg-Homberg – Duisburg-Häfen
27	A 44 Ratingen (A 3) – Velbert
28	A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)
29	A 46 Westring – Kreuz Sonnborn (L 418)
30	A 49 Bischhausen – A 5
31	A 57 Kreuz Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40)
32	A 61 Kreuz Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg
33	A 66 Kreuz Wiesbaden-Schierstein – Kreuz Wiesbaden
34	A 81 Böblingen/Hulb – Sindelfingen Ost
35	A 94 Malching – Pocking (A 3)
36	A 99 Dreieck München Süd-West (A 96) – Kreuz München Süd (A 8)
37	A 100 Dreieck Neukölln (A 113) – Storkower Straße
38	A 111 Landesgrenze Berlin/Brandenburg – einschließlich Rudolf-Wissell-Brücke (A 100)
39	A 281 Eckverbindung in Bremen
40	A 445 Werl-Nord – Hamm-Rhynern (A 2)
41	A 643 Dreieck Mainz (A 60) – Mainz-Mombach
42	B 19 OU Meiningen
43	B 85 Altenkreith – Wetterfeld
44	B 112 OU Frankfurt (Oder)
45	B 180 Aschersleben – Quenstedt
46	B 402/B 213/ B 72 (E 233) Meppen (A 31) – Cloppenburg (A 1)

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen und das Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen, am 30.12.16 verkündet (BGBl I, S. 3354) und ist am 31.12.16 in Kraft getreten. Für den Bereich der Bundesfernstraßen ergibt sich die Notwendigkeit, die Vorhabenliste in der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz fortzuschreiben, die für bestimmte Bundesfernstraßenvorhaben das Bundesverwaltungsgericht als erste und einzige Gerichtsinstanz für sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen, festlegt. Die ursprüngliche Vorhabenliste wurde mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, das am 17. Dezember 2006 in Kraft getreten ist, beschlossen. Auf den Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages vom 26.10.2006 (BT-Drs. 16/3158) wird verwiesen. Die Vorhabenliste wurde durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, das am 2. September 2015 in Kraft getreten ist, um vier weitere Vorhaben ergänzt. Dabei handelte es sich um dringend erneuerungsbedürftige Brückenbauwerke. Anlässlich des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind einige der in der Vorhabenliste enthaltenen Projekte zu ändern oder zu streichen. Dies hat unterschiedliche Gründe: erfolgte Verkehrsfreigabe, in Bau, anderer Projektzuschnitt, wenig Planungsaktivitäten oder weil das Vorhaben nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist. Für Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, die die Kriterien des § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz erfüllen, besteht hingegen die Notwendigkeit der Ergänzung in der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz.

Radschnellwege sind als Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland ein relativ neues Instrument der Verkehrsplanung und insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Die Etablierung von spezifischen Radschnellwegen steht im Interesse des Bundes. Denn Radschnellwege dienen dazu, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Daher können Radschnellwege negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung und Schadstoffemissionen deutlich reduzieren und so zusätzlich eine Entlastungswirkung von Bundesfernstraßen herbeiführen sowie vor allem einen Beitrag zur Luftreinhaltung und damit zum Klimaschutz leisten. Neben der bereits in bestimmten Fällen bestehenden Möglichkeit, den Bau von Radwegen als Bestandteil von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes durchzuführen, soll nun mit diesem Gesetz die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich der Bund finanziell am Bau von Radschnellwegen in fremder Baulast, dass heißt der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, durch die Gewährung von Finanzhilfen an die Länder beteiligen und so eine teilweise Finanzierung dieser Länderaufgaben durch den Bund erfolgen kann. Gegenstand der Förderung sind nicht Radwege generell, sondern nur spezifische Radschnellwege, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt sind; Kriterien sind ferner eine Prognosebelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag, ein Fahrbahnquerschnitt von in der Regel vier Metern Breite, nicht überwiegend touristischen Verkehren dienend oder zu dienen bestimmt, sondern mit eigener Verkehrsbedeutung – insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre –, in der Regel Bildung eines zusammenhängenden Netzes mit vorhandenen Radwegen oder neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellwegen, alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellwegeverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit dem Gesetzesentwurf wird die Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz neu gefasst.

Außerdem wird mit dem Gesetzesentwurf eine Ermächtigungsgrundlage für den Bund zur Gewährung von Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen in fremder Straßenbaulast, das heißt der Baulast der Länder, Ge-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

meinden und Gemeindeverbände, geschaffen. Die Veranschlagung der Finanzhilfen soll im Bundeshaushalt erfolgen. Nach der vorgesehenen gesetzlichen Regelung werden die Einzelheiten der Verteilung der Mittel auf die Länder, des Eigenanteils der Länder, der Förderbereiche, der Förderquote des Bundes, der Bewirtschaftung der Mittel, der Prüfung der Mittelverwendung sowie des Verfahrens zur Durchführung dieser Vorschrift durch Verwaltungsvereinbarung geregelt. Die Inanspruchnahme der Finanzhilfen ist an das Inkrafttreten der Verwaltungsvereinbarung gebunden. Die Bestimmung, Planung und Realisierung von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände nehmen die nach Landesrecht zuständigen Behörden nach den Straßen- und Wegegesetzen der Länder vor.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Neufassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz (Gerichtsverfassung).

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Schaffung einer bundesgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage zur Gewährung von Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen in fremder Straßenbaulast folgt aus Artikel 104b Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz. Nach Artikel 104b Absatz 1 Satz 1 Grundgesetz kann der Bund, soweit dieses Grundgesetz ihm Gesetzgebungsbefugnisse verleiht, den Ländern Finanzhilfen für besondere bedeutsame Investitionen der Länder und der Gemeinden (Gemeindeverbände) gewähren, die für die in dieser Vorschrift enumerativ genannten Förderziele erforderlich sind. Die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes für die Gewährung von Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbändefolgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 Grundgesetz (Luftreinhaltung). Der verfassungsrechtliche Begriff der Luftreinhaltung umfasst den Schutz vor und die Beseitigung von Verunreinigungen der Luft, wobei der Schutz umfassend zu verstehen ist und sowohl Gefahrenabwehr als auch Gefahrenvorsorge beinhaltet. Abseits des motorisierten Verkehrs trägt der Radverkehr zu einer umweltschonenden Mobilität bei und macht gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 einen wichtigen Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland aus. Radschnellwege sind Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland, denn sie dienen dazu, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre statt mit dem Pkw verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Daher können Radschnellwege negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung, aber insbesondere auch Schadstoffemissionen deutlich reduzieren und damit zur Luftreinhaltung einen wichtigen Beitrag leisten.

Der Bau von Radschnellwegen ist eine besonders bedeutsame Investition. Mit einem geeigneten infrastrukturellen Angebot an vom Bund geförderten Radschnellwegen kann ein wesentlicher Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz geleistet werden. Der Klimaschutzplan 2050 (Kabinettsbeschluss vom 14.11.2016) stellt auf Verkehrs- und Mobilitätskonzepte ab, die räumliche und umweltbezogene Wirkungen berücksichtigen. Dies schließt bundeseinheitliche Vorgaben für den infrastrukturellen Rahmen zum Erreichen der nationalen Klimaziele und der internationalen Klimaverpflichtungen ein. Radschnellwege sind dabei ein wichtiger Teil zukunftsweisender Mobilitätskonzepte.

Die verfassungsrechtliche Ermächtigung für die Gewährung von Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände folgt somit aus Art. 104b Absatz 1 Satz 1 Grundgesetz.

Das Förderziel des Bundes ist die Förderung des wirtschaftlichen Wachstums nach Art. 104b Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 Grundgesetz. Radschnellwege sind ein Beitrag zur nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität. Sie dienen dazu, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre statt mit dem Pkw verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, Staus zu vermeiden, den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Daher können Radschnellwege negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung, aber insbesondere auch Schadstoffemissionen deutlich reduzieren und damit zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz einen wichtigen Beitrag leisten. Insbesondere in urbanen Räumen und Metropolregionen kann durch die erwartete Stauvermeidung ein volkswirtschaftlicher Nutzen generiert werden. Dadurch zu erzielende Kosteneinsparungen sind ein direkter Beitrag zu Wirtschafts-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

förderung. Das wirtschaftliche Wachstum stößt unter Zugrundelegung herkömmlicher Mobilitätskonzepte an Grenzen: Mit der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 werden wachsende Verkehre im Straßenverkehr prognostiziert. Demnach nimmt die Verkehrsleistung im Straßenpersonenverkehr bis 2030 um 18 Prozent zu, im Straßengüterverkehr um 38 Prozent. Eine Entlastung der dem Fernverkehr bestimmten Straßen, insbesondere durch die Verlagerung von Pendlerverkehren im regionalen Verkehr auf Radschnellwege, hilft mit volkswirtschaftlich vergleichsweise geringen Kosten die prognostizierten Verkehre abzuwickeln und damit das wirtschaftliche Wachstum zu fördern. Zudem können durch Radschnellwege positive gesundheitliche Effekte und eine Senkung der Anzahl der Verkehrsunfälle im Einzugsbereich von Radschnellwegen erzielt werden. Bei einem Radverkehrsanteil am Modal Split von 14% im Einzugsbereich von Radschnellwegen kann im Einzelfall in der verkehrswirtschaftlichen Bewertung von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von bis zu 1,8 ausgegangen werden. Weiterhin kann die Etablierung von Radschnellwegen auch Investitionen Privater auslösen, die dieses relativ neue Instrument der Verkehrspolitik künftig nutzen und dafür eine entsprechende Ausstattung erwerben werden. Es ist ferner anzunehmen, dass entlang der Radschnellwege versorgungsspezifische Infrastruktur geschaffen wird. Auch insoweit kann eine Förderung des wirtschaftlichen Wachstums angenommen werden.

Förderziel des Bundes ist ferner der Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet nach Art. 104b Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Grundgesetz, denn länderübergreifend soll eine gleichwertige Infrastruktur geschaffen werden und damit bundesweit gleichwertige Lebensverhältnisse. Radschnellwege werden zwar in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände realisiert, durch die Gewährung von Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen in fremder Baulast kann der Bund aber sicherstellen, dass Radschnellwege auch dann gebaut werden können, wenn Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände diese nicht vollständig aus eigener Finanzkraft realisieren könnten. Dies dient dem Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellwegen erfolgt nach Landesrecht.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzesentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Neufassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz hat für die dort genannten Vorhaben eine Konzentration des Rechtsschutzes beim Bundesverwaltungsgericht zur Folge.

Durch die Gewährung von Finanzhilfen an die Länder für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände wird die Realisierungschance für diese Projekte erhöht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzesentwurf entspricht der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Es sind folgende Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Indikator 7 (Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge),

Indikator 11 (Mobilität),

Indikator 13 (Luftqualität).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bund plant, den Ländern für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände bis zum Ablauf des Haushaltsjahres 2030 Finanzhilfen zu gewähren. Die Degression wird

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gesetzlich festgelegt. Für das Haushaltsjahr 2017 ist im Bundeshaushalt in Kapitel 1210, Titel 882 02 ein Betrag von 25 Millionen Euro für Zuweisungen an Länder zum Bau von Radschnellwegen vorgesehen. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch Einsparungen in Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

Im Übrigen führt der Gesetzesentwurf nicht zu zusätzlichen Haushaltsausgaben.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht oder entfällt kein Erfüllungsaufwand.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht oder entfällt kein Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Somit kein Anwendungsfalls der „One in, one out"-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung vor.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

4.3.1 Erfüllungsaufwand des Bundes

Erfüllungsaufwand des Bundes entsteht durch die Prüfung von Anträgen zur Gewährung von Finanzhilfen an die Länder für den Bau von Radschnellwegen in fremder Baulast. In Summe wird dafür ein fortlaufender Personalaufwand von 13.192 Euro pro Jahr angenommen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

- Es wird derzeit davon ausgegangen, dass langfristig jährlich im Mittelwert zehn Anträge anlassbezogen von einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter des Bundes im gehobenen Dienst geprüft und bewilligt werden. Pro Antrag ist nach derzeitiger Einschätzung mit einer Arbeitszeit von 3 Tagen zu rechnen, so dass sich insoweit ein Personalaufwand von 8.568 Euro pro Jahr ergibt.
- Hinzu kommt für Kontroll- und Aufsichtstätigkeiten bei der Antragsbearbeitung und - bewilligung eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter des Bundes im höheren Dienst mit einer Arbeitszeit pro Antrag von einem Tag, so dass sich insoweit ein Personalaufwand von 4.624 Euro ergibt.

Außerdem ist eine Verwendungsüberprüfung in regelmäßigen Zeitabständen anzusetzen. Die Verwendungsprüfung wird jährlich erfolgen. Wenn pro Jahr im Mittel drei Maßnahmen von einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im gehobenen Dienst entsprechend überprüft werden, ist pro überprüfter Maßnahme nach derzeitiger Einschätzung mit einer Arbeitszeit von zwei Tagen zu rechnen, so dass sich insoweit ein Personalaufwand von 1.713,60 Euro pro Jahr ergäbe. Die Ausgaben für die Antragsprüfung einerseits und die Verwendungsprüfung andererseits ergeben gemeinsam rund 14.905 Euro per anno.

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes in Höhe von rund 13.870 Euro entsteht durch die Erstellung, Abstimmung und Bekanntmachung der Verwaltungsvereinbarung für die Gewährung von Finanzhilfen an die Länder für den Bau von Radschnellwegen in Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände. Hier wird von einem Zeitaufwand von 30 Personentagen im höheren Dienst ausgegangen.

Im Übrigen ist kein Erfüllungsaufwand des Bundes zu erwarten.

Die Gegenfinanzierung erfolgt durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

4.3.2 Erfüllungsaufwand der Länder

Erfüllungsaufwand entsteht durch die Erstellung, Übermittlung und gegebenenfalls Erörterung der Antragsunterlagen für die Gewährung von Finanzhilfen für Radschnellwege in fremder Baulast. Dieser Erfüllungsaufwand lässt sich derzeit nicht beziffern, weil die pro Land erwartbare Fallzahl nicht valide abgeschätzt werden kann. Pro Antragsunterlage eines Landes wird nach derzeitiger Einschätzung ein Erfüllungsaufwand von rund 2.300 Euro bis rund 4.700 Euro angenommen. Wenn langfristig jährlich im Mittelwert zehn Anträge länderübergreifend anlassbezogen zu bearbeiten sind, ergibt sich länderübergreifend insoweit ein Erfüllungsaufwand der Länder von insgesamt rund 23.000 Euro bis 47.000 Euro pro Jahr.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder entsteht ferner durch die Abstimmung der Verwaltungsvereinbarung für die Gewährung von Finanzhilfen an die Länder für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände mit dem Bund. Pro Land wird hier von einem Zeitaufwand von 10 Personentagen im höheren Dienst ausgegangen, so dass dafür nach derzeitiger Einschätzung pro Land ein Erfüllungsaufwand von rund 4.700 Euro angenommen wird.

Im Übrigen ist kein Erfüllungsaufwand der Länder zu erwarten.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Der Gesetzesentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Von dem Vorhaben sind keine demografischen Auswirkungen – unter anderem auf die Geburtsentwicklung, Altersstruktur, Zuwanderung, regionale Verteilung der Bevölkerung oder das Generationenverhältnis – zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluation

Eine Befristung der Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes ist wegen der Langfristigkeit der Aufgabe nicht sinnvoll; eine Befristung der Gewährung der Finanzhilfen nach § 5b dieses Gesetzes ist gesetzlich auf Grund der grundgesetzlichen Vorgaben nach Art. 104b Absatz 2 Satz 2 Grundgesetz vorgesehen. Die Befristung der Gewährung der Finanzhilfen bis zum Ablauf des Haushaltsjahres 2030 entspricht dem Betrachtungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Die Regelungen werden vier Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Zu Nummer 1

§ 5b Absatz 1 ist notwendig. Für die Gewährung von Finanzhilfen an die Länder für Radschnellwege in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände ist wegen der Durchbrechung des in Artikel 104a Absatz 1 Grundgesetz verankerten Konnexitätsprinzips eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage notwendig. Die zu fördernden Radschnellwege stehen nicht in der Baulast des Bundes, denn sie sind keine Bundesfernstraßen oder Bestandteile derselben. Sie dienen nicht einem weiträumigen, überregionalen Verkehr (als dem Fernverkehr zugehörig gelten üblicherweise Fahrweiten > 50km) und wären diesem auch nicht zu dienen bestimmt (Anbindung überregional bedeutsamer Ziele). Gegenstand der Förderung sind nicht Radwege generell, sondern nur spezifische Radschnellwege in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt sind; Kriterien sind ferner eine Prognosebelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag, ein Fahrbahnquerschnitt von in der Regel vier Metern Breite, nicht überwiegend touristischen Verkehren dienend oder zu dienen bestimmt, sondern mit eigener Verkehrsbedeutung – insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre –, in der Regel Bildung eines zusammenhängenden Netzes mit vorhandenen Radwegen oder neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellwegen, alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellwegeverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km.

Im Zuge einer ersten Bedarfsabfrage haben die Länder dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur insgesamt rund 80 Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 1.400 km benannt. Diese Maßnahmen haben unterschiedliche Planungs- und Realisierungshorizonte. Ferner ist offen, ob alle benannten Projekte künftig förderfähig sein werden, denn unter anderem die Förderkritieren (einschließlich technischer Standards) wer-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

den in der Verwaltungsvereinbarung im Sinne von Absatz 4 durch den Bund festzulegen sein. Gleichwohl kann diese Bedarfsanalyse Grundlage einer ersten Kostenschätzung sein, die Grundlage für die Höhe der avisierten Fördersumme von 25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2017 ist.

In Satz 1 ist ferner geregelt, dass die Finanzhilfen befristet bis zum Ablauf des Haushaltsjahres 2030 gewährt werden. Die Frist wurde auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der vorgenannten Bedarfsabfrage festgelegt. Sie entspricht ferner dem Betrachtungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans 2030.

In Satz 2 ist die Degression geregelt. Die Finanzhilfen verringern sich beginnend mit dem Haushaltsjahr 2022 um 3 vom Hundert. Auch diese Ausgestaltung der Degression basiert aus den Erkenntnissen aus der vorgenannten Bedarfsabfrage.

Satz 3 sieht eine Verwendungsüberprüfung vor, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bei den Empfängern der Finanzhilfen pro Jahr vornehmen wird.

Nach geltendem Recht können lediglich einzelne Teilabschnitte von unselbständigen (Bundesstraßen begleitenden) Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bund bereits heute nach den „Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ finanziert werden.

Absatz 2 regelt, dass die Länder die Finanzhilfen zurückzahlen, wenn geförderte Maßnahmen nicht die Voraussetzungen des Absatzes 1 sowie der Verwaltungsvereinbarung im Sinne von Absatz 4 erfüllen. Die zurückzuzahlenden Mittel sind zu verzinsen. Die Verzinsung erfolgt ferner bei zu früher Mittelanweisung für die Zeit der Auszahlung bis zur zweckentsprechenden Verwendung der Mittel.

Absatz 3 beinhaltet ein Recht auf einzelfallbezogene Informationsbeschaffung einschließlich örtlicher Erhebungsbefugnisse für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie den für den Bundesrechnungshof, wenn tatsächliche Anhaltspunkte bestehen, die eine Rückforderung von Bundesmitteln möglich erscheinen lassen.

Absatz 4 legt fest, dass die Einzelheiten insbesondere der Verteilung der Mittel auf die Länder, des Eigenanteils der Länder, der Förderbereiche, der Förderquote des Bundes, der Bewirtschaftung der Mittel, der Prüfung der Mittelverwendung sowie des Verfahrens zur Durchführung dieser Vorschrift durch Verwaltungsvereinbarung geregelt werden. Erst wenn diese Verwaltungsvereinbarung in Kraft getreten ist, ist eine Inanspruchnahme der Finanzhilfen zulässig.

Zu Nummer 2

Die Vorhabenliste in der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz ist anlässlich des Bundesverkehrswegeplans fortzuschreiben. Das Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen, wurde am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt verkündet (BGBl I, S. 3354) und somit ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen am 31.12.2016 in Kraft getreten.

- In der Vorhabenliste bleiben 17 Projekte unverändert so wie sie bislang in der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz enthalten sind. Im Einzelnen handelt es sich um folgende 17 Projekte:

1. A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen
2. A 1 Blankenheim – Kelberg
3. A 6 Heilbronn/Untereisesheim – Heilbronn/Neckarsulm
4. A 7 Kreuz Rendsburg – Rendsburg/Büdelsdorf
5. A 33 Bielefeld/Brackwede – Borgholzhausen einschl. Zubringer Ummeln
6. A 39 Lüneburg - Wolfsburg
7. A 40 Duisburg-Homberg – Duisburg-Häfen
8. A 44 Ratingen (A 3) – Velbert
9. A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

10. A 46 Westring – Kreuz Sonnborn (L 418)

11. A 49 Bischhausen – A 5

12. A 81 Böblingen/Hulb – Sindelfingen Ost

13. A 94 Malching – Pocking

14. A 281 Eckverbindung in Bremen

15. A 445 Werl-Nord – Hamm-Rhynern (A 2)

16. B 19 OU Meiningen

17. B 180 Aschersleben – Quenstedt

- In der Vorhabenliste werden 14 Projekte gegenüber der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz geändert. Im Einzelnen handelt es sich um folgende 14 Projekte, wobei die Begründung für die Änderung jeweils zu dem einzelnen Projekt aufgeführt ist:

1. A 1 Neuenkirchen/Vörden – Münster-Nord

Begründung der Änderung (ursprünglich A 1 Lohne/Dinklage – Münster/Nord): Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau Lohne/Dinklage – Neuenkirchen/Vörden ist seit November 2015 bestandskräftig. Es ist daher nur noch der verbleibende Streckenabschnitt der A1 zwischen Neuenkirchen/Vörden und Münster-Nord in der Liste aufzuführen.

2. A 3 Köln-Mülheim – Kreuz Leverkusen (A 1)

Begründung der Änderung (ursprünglich A 3 Köln-Dellbrück – Leverkusen): Der Abschnitt von Köln-Dellbrück bis Köln-Mülheim ist ausgebaut und seit Juli 2012 für den Verkehr freigegeben, daher ist ebenfalls nur noch der verbleibende Streckenabschnitt der A 3 in der Liste aufzuführen.

3. A 3 Wiesbadener Kreuz (A 66)

Begründung der Änderung (ursprünglich A 3 Offenbach – Hanau): Das Wiesbadener Kreuz ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft, weshalb es weiterhin als Projekt nach § 17 e Abs. 1 Nr. 5 FStrG in der Liste aufzuführen ist. Die übrigen Abschnitte der A 3 Offenbach – Hanau weisen ein frühes Planungsstadium auf, obwohl das Projekt seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, so dass hierfür die Voraussetzungen des § 17e nicht mehr vorliegen dürften.

4. A 3 Kreuz Biebelried (A 7) – Kreuz Fürth/Erlangen (A 73)

Begründung der Änderung (ursprünglich A 3 Hösbach – Erlangen): Der Abschnitt von Hösbach bis Biebelried ist bereits ausgebaut oder derzeit in Bau, daher ist nur noch der Abschnitt vom Kreuz Biebelried bis zum Kreuz Fürth/Erlangen (A 73) in der Liste aufzuführen. Die Bezeichnung wird an den Bundesverkehrswegeplan 2030 und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angepasst.

5. A 6 Kreuz Weinsberg (A 81) – Kreuz Feuchtwangen/Crailsheim (A 7)

Begründung der Änderung (ursprünglich A 6 Kreuz Weinsberg – Kupferzell (B 19)): Der Projektzuschnitt wurde für die Vorhabenliste erweitert und entspricht dem geplanten ÖPP-Projekt der Neuen Generation. Es handelt sich um ein Projekt im Sinne von § 17 e Abs. 1 Nr. 5 FStrG.

6. A 8 Mühlhausen – Hohenstadt

Begründung der Änderung (ursprünglich A 8 Mühlhausen – Ulm): Der Abschnitt zwischen Mühlhausen und Ulm ist derzeit in Bau, weshalb dieser Projektabschnitt entfallen kann. Der verbleibende Streckenabschnitt von Mühlhausen bis Hohenstadt ist der Albaufstieg, der zum Ausbau vorgesehen ist, ist ein Projekt nach § 17 e Abs. 1 Nr. 5 FStrG.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

7. A 8 Kreuz München Süd (A 99) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich

Begründung der Änderung (ursprünglich A 8 Rosenheim – Felden): Der Projektzuschnitt wurde für die Vorhabenliste erweitert. Der Abschnitt vom Autobahnkreuz München-Süd (A 99) bis zur Bundesgrenze D/A zählt zu den prioritären Ausbauabschnitten in Bayern und ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung bzw. im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Der Abschnitt Rosenheim bis zur Bundesgrenze D/A entspricht zudem dem geplanten ÖPP-Projekt der Neuen Generation. Es handelt sich um ein Projekt im Sinne von § 17 e Abs. 1 Nr. 5 FStrG.

8. A 20 Westerstede (A 28) – Weede

Begründung der Änderung (ursprünglich A 20 Stade (A 26) – Geschendorf): Der Projektzuschnitt wurde erweitert und umfasst in Niedersachsen nun auch den Streckenzug ab Westerstede (A 28). Es handelt sich um ein Projekt nach § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG. Es wird darauf hingewiesen, dass der Abschnitt der A 20 zwischen Geschendorf und Weede bereits unter Verkehr ist.

9. A 33 Dreieck Osnabrück-Nord (A 1) – Osnabrück-Belm

Begründung der Änderung (ursprünglich A 33 Osnabrück/Schinkel – nördlich Osnabrück (A 1): Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Von Osnabrück-Schinkel bis Osnabrück-Belm ist die Maßnahme in Bau, deshalb kann dieser Projektabschnitt entfallen.

10. A 57 Kreuz Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40)

Begründung der Änderung (ursprünglich A 57 Neuss-West (A 46) – Kaarst (A 52) und A 57 Meerbusch (A 44) – Kamp-Lintfort (A 42)): Der noch auszubauende Teilbereich der Gesamtstrecke ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Dieser Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe. Es handelt sich um ein Projekt nach § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG.

11. A 61 Kreuz Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg

Begründung der Änderung (ursprünglich A 61 A 6 – Kreuz Frankenthal): Die Bezeichnung wurde an die Planfeststellungsabschnitte angepasst, mithin eine klarstellende Änderung.

12. A 99 Dreieck München Süd-West (A 96) – Kreuz München Süd (A 8)

Begründung der Änderung (ursprünglich A 99 Kreuz München-Nord – Haar): Der Projektzuschnitt wurde erweitert und umfasst nun den gesamten im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuften Streckenzug der A 99. Es handelt sich um ein Projekt nach § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG. Ein erster Teilabschnitt der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning ist bereits in Bau.

13. B 85 Altenkreith – Wetterfeld

Begründung der Änderung (ursprünglich B 85 Untertraubenbach – südlich Altenkreith): Der Projektzuschnitt wird geändert, da das Projekt B 85 Wetterfeld – Untertraubenbach bereits umgesetzt wurde und unter Verkehr ist. Die Bezeichnung wird im Übrigen an den Bundesverkehrsplan 2030 und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angepasst.

14. B 112 OU Frankfurt (Oder)

Begründung der Änderung (ursprünglich B 112 OU Frankfurt (Oder), OU Brieskow-Finkenheerd, OU Eisenhüttenstadt, OU Neuzelle, OU Forst): Die OU Brieskow Finkenheerd im Zuge der B 112 ist seit Dezember 2015 unter Verkehr. Die OU Eisenhüttenstadt, die OU Neuzelle und die OU Forst im Zuge der B 112 weisen ein frühes Planungsstadium auf, obwohl sie seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste sind; deshalb können diese Projektabschnitte in der Liste entfallen. Für die OU Frankfurt (Oder) im Zuge der B 112 läuft das Planfeststellungsverfahren, weshalb in dieses laufende Planungsverfahren nicht durch eine Veränderung des Rechtswegs eingewirkt werden soll und der Abschnitt daher weiterhin im Gesetz enthalten bleibt; es handelt sich um ein Projekt nach § 17 e Abs. 1 Nr. 1 FStrG.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- In der Vorhabenliste werden 30 Projekte gegenüber der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz gestrichen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende 30 Projekte, wobei die Begründung für die Streichung jeweils zu dem einzelnen Projekt aufgeführt ist:

1. A 1 Saarbrücken (A 623) – A 1

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

2. A 4 Düren – Kerpen

Begründung der Streichung: Die Verkehrsfreigabe ist im Juni 2016 erfolgt.

3. A 5 Frankfurt – Friedberg

Begründung der Streichung: Das Vorhaben weist ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, weshalb die Voraussetzungen von § 17 e FStrG nicht mehr vorliegen dürften .

4. A 5 Kreuz Walldorf – Kreuz Heidelberg

Begründung der Streichung: Das Vorhaben weist ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, weshalb die Voraussetzungen von § 17 e FStrG nicht mehr vorliegen dürften.

5. A 7 Hamburg – Bordesholm

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist in Bau.

6. A 7 Salzgitter – Göttingen

Begründung der Streichung: Ausbau ist teilweise bereits erfolgt, im Übrigen läuft derzeit ein Vergabeverfahren.

7. A 8 Pforzheim-Nord – Wurmberg:

Begründung der Streichung: Das Projekt ist in Bau.

8. A 30 Löhne – Rehme:

Begründung der Streichung: Das Projekt ist in Bau.

9. A 44 Bochum (L 705) – Kreuz Bochum/Witten (A 43)

Begründung der Streichung: Das Projekt ist in Bau.

10. A 52 Grenze Niederlande/Deutschland – Elmpt

Begründung der Streichung: Das Projekt wurde im Mai 2009 für den Verkehr freigegeben.

11. A 57 Meerbusch (A 44) – Kamp-Lintfort (A 42)

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist von Meerbusch bis zum Kreuz Moers (A 40) ein Teilprojekt des Vorhabens A 57 Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40). Vom Kreuz Moers bis zum Kreuz Kamp-Lintfort (A 42) weist das Vorhaben ein frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist. Deshalb kann dieser Projektabschnitt entfallen.

12. A 60 Dreieck Mainz – Kreuz Mainz Süd

Begründung der Streichung: Das Vorhaben weist ein frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, weshalb die Voraussetzungen von § 17 e FStrG nicht mehr vorliegen dürften.

13. A 61 Grenze Niederlande/Deutschland – Kaldenkirchen

Begründung der Streichung: Das Projekt wurde im Mai 2012 für den Verkehr freigegeben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

14. A 67 Darmstadt – Lorsch

Begründung der Streichung: Das Vorhaben weist ein frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, weshalb die Voraussetzungen von § 17 e FStrG nicht mehr vorliegen dürften.

15. B 2n Schwedt – B 167

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

16. B 4 Nordhausen – Ilfeld

Begründung der Streichung: Das Vorhaben hat ein frühes Planungsstadium, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, weshalb die Voraussetzungen von § 17e FStrG nicht mehr vorliegen dürften.

17. B 6n Köthen – A 9

Begründung der Streichung: Die Maßnahme ist seit November 2015 in Bau.

18. B 56 Grenze Niederlande/Deutschland – Heinsberg (B 221)

Begründung der Streichung: Zwei Bauabschnitte wurden im November 2008 bzw. im Juli 2011 für den Verkehr freigegeben. Der Abschnitt von Gangelt bis Heinsberg ist derzeit in Bau.

19. B 87n Fulda – Meiningen

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist von Fulda bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten, im Übrigen ist es von der Landesgrenze Hessen/Thüringen bis Meiningen im Weiteren Bedarf eingestuft; insgesamt dürften die Voraussetzungen von § 17 e FStrG aber nicht mehr vorliegen.

20. B 87n Leipzig – Torgau – Frankfurt (Oder)

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von Leipzig bis zur Landesgrenze Sachsen/Brandenburg im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. In Brandenburg sind die Ortsumgehungen Luckau, Beeskow und Müllrose unter Verkehr, lediglich die Ortsumgehung Löhsten und die Ortsumgehung Lübben sind im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht, sowie die Ortsumgehung Duben und die Ortsumgehung Markendorf im Vordringlichen Bedarf eingestuft, im Übrigen ist das Vorhaben nicht mehr oder im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Ferner hat das Vorhaben weitgehend ein frühes Planungsstadium, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist.

21. B 95 OU Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardtsdorf

Begründung der Streichung: Im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind die OU Thum/Ehrenfriedersdorf und Burkhardtsdorf im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgeführt. Ferner hat das Vorhaben ein frühes Planungsstadium, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist, weshalb die Voraussetzungen von § 17 e FStrG aber nicht mehr vorliegen dürften.

22. B 96n A 13 – Hoyerswerda

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

23. B 107 A 4 – Südverbund Chemnitz

Begründung der Streichung: Der Streckenzug weist bei einer Gesamtwürdigung (wie Nummer 28) teilweise ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

24. B 160 Hoyerswerda – Weißwasser

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

25. B 166 OU Schwedt mit Grenzübergang

Begründung der Streichung: Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

26. B 167 B 198 – B 112

Begründung der Streichung: Der Streckenzug weist bei einer Gesamtwürdigung ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl er seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist.

27. B 174 Chemnitz – Grenze Deutschland/Tschechische Republik

Begründung der Streichung: Zwischen Gronau und Chemnitz erfolgte die Verkehrsfreigabe in 2013. Im Übrigen weist der Streckenzug bei einer Gesamtwürdigung (Reitzenhain (Bundesgrenze Deutschland/Tschechische Republik) – Chemnitz Ost (A 4)) ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl er seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist.

28. B 188 Kloster Neuendorf – Jävenitz – Hottendorf

Begründung der Streichung: Das Vorhaben weist ein frühes Planungsstadium auf, obwohl es seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Weiteren Bedarf und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

29. B 190n A 39 – A 24

Begründung der Streichung: Der Streckenzug weist bei einer Gesamtwürdigung ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl er seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Weiteren Bedarf und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

30. B 246n B 112 – Grenze Deutschland/Polen

Begründung der Streichung: Der Streckenzug weist bei einer Gesamtwürdigung ein sehr frühes Planungsstadium auf, obwohl er seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben am 17. Dezember 2006 in der Vorhabenliste ist. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

- In der Vorhabenliste werden 15 Projekte neu aufgenommen. Bei diesen Vorhaben liegen die Voraussetzungen des § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz vor. Im Einzelnen handelt es sich um folgende 15 Projekte, wobei die Begründung für die Einfügung jeweils zu dem einzelnen Projekt aufgeführt ist:

1. A 1 Dreieck Hamburg-Südost – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 26)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Es dient der Verbesserung der Hinterlandanbindung des Hafen Hamburg, trägt zur Verbesserung der internationalen Anbindung bei und beseitigt einen schwerwiegenden Verkehrsengpass.

2. A 1 Kreuz Wuppertal-Nord (A 43)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. A 1 Westhofener Kreuz (A 45)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

4. A 2 Kreuz Bottrop (A 31)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

5. A 3 Kreuz Kaiserberg (A 40)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

6. A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/ A 516)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

7. A 4 Kreuz Köln-Süd (A 555)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

8. A 6 Saarbrücken-Fechingen – St. Ingbert-West

Begründung für die Einfügung: In dem Streckenabschnitt wird der Ersatzneubau der Fechinger Talbrücke erfolgen. Dieses Bauwerk im Zuge der A 6 musste auf Grund statischer Defizite zunächst voll gesperrt werden, was zu massiven Verkehrsbeeinträchtigungen auf den Umleitungsstrecken im nachgeordneten Netz führte. Auch nach der erfolgten Verstärkungsmaßnahme und Öffnung bestehen Verkehrsbeeinträchtigungen und eine begrenzte Restlebensdauer des Bauwerks. Der Ersatzneubau ist schnellstmöglich zu realisieren. Die Aufnahme des Vorhabens in die Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz kann für dieses Vorhaben ein Beitrag zur Planungsbeschleunigung sein, es handelt sich daher um die Beseitigung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses.

9. A 7 Hamburg/Heimfeld – Hamburg/Volkspark

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben dient der Verbesserung der Hinterlandanbindung des Hafen Hamburg, trägt zur Verbesserung der internationalen Anbindung bei und beseitigt einen Verkehrsengpass.

10. A 26 Drochtersen – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 26)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben dient der Verbesserung der Hinterlandanbindung des Hafen Hamburg, trägt zur Verbesserung der internationalen Anbindung bei und beseitigt einen Verkehrsengpass.

11. A 66 Kreuz Wiesbaden-Schierstein – Kreuz Wiesbaden

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

12. A 100 Dreieck Neukölln (A 113) – Storkower Straße

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben dient der Herstellung der Deutschen Einheit, durch Anbindung der östlichen Stadtteile an den bisher nur im Westen Berlins verlaufenden A 100-Stadtring.

13. A 111 Landesgrenze Berlin/Brandenburg – einschließlich Rudolf-Wissell-Brücke (A 100)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe und beinhaltet den technisch hochkomplexen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke (Länge rund 1 Kilometer) im innerstädtischen Bereich.

14. A 643 Dreieck Mainz (A 60) – Mainz-Mombach

Begründung für die Einfügung: Die derzeit vierstreifige A 643 verbindet die Landeshauptstädte von Rheinland-Pfalz (Mainz) und Hessen (Wiesbaden) und ist Teil des „Mainzer Rings“, welcher die wichtigste Verkehrsader im westlichen Rhein-Main-Gebiet ist. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit dieser Autobahnverbindung für die Wirtschaft und Pendler ist im gesamten Abschnitt der A 643 zwischen der Landesgrenze Hessen/ Rheinland-Pfalz und dem AD Mainz ein sechsstreifiger Ausbau mit Standstreifen vorgesehen. Das Vorhaben „A 643 AD Mainz - Mainz Mombach“ ist Teil des Projektes „A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz“, welches im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben eingestuft ist. Sowohl die Rheinbrücke Schierstein als auch der Abschnitt zwischen der Landesgrenze Hessen/ Rheinland-Pfalz und der Anschlussstelle Mainz Mombach werden derzeit bereits sechsstreifig ausgebaut. Die beiden Abschnitte AS Mainz Mombach bis AS Mainz Gonsenheim sowie AS Mainz Gonsenheim bis AD Mainz befinden sich noch in der Planung. Da der sechsstreifige Ausbau der Schiersteiner Brücke erst seinen vollen Nutzen entfalten kann, wenn der rheinland-pfälzische Teil ebenfalls sechsstreifig hergestellt ist, kommt dem Vorhaben „A 643 Dreieck Mainz - Mainz Mombach“ eine besondere Bedeutung für die Beseitigung von Verkehrsengpässen zu.

15. B 402/B 213/ B 72 (E 233) Meppen (A 31) – Cloppenburg (A 1)

Begründung für die Einfügung: Das Vorhaben hat durch die Anbindung an die Niederlande einen internationalen Bezug und stellt eine Verbindung zwischen den niederländischen und deutschen Hochseehäfen dar. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.